

Int. Cl. B:  
E06B 47/00



②1 Aktienzelchen:	198.17.878.
②2 Antragsdatum:	5. 8. 95
②3 Offenlegungstag:	13.11. 97

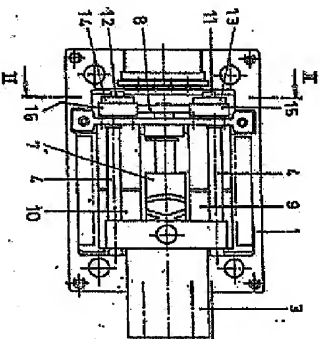
DE 196 17 979 A 1

71 Anmelder:  
Garry Sicherheitstechnik GmbH, 94548  
Mörlden-Walldorf, DE

①a Vertreter:  
Katscher, H., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 64291 Darmstadt

Erfinder:  
Miebs, Kurt, 55735 Hattersheim, DE

**Prüfungsentwurf gem. § 44 PaGG ist gestellt**

[illegible]

### Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine elektromechanische Schließeinheit für eine Wertschublö, insbesondere Panzerschrank- oder Tresortür, mit einem durch zwei Elektromotoren über jeweils gekandelte Getriebezüge lagesbeweglich antreibbaren Sperrglied.

soßen sowie anderen Stützelementen gegenüber mechanischen Stößeinwirkungen haben die elektronischen Schließelemente das Vorteil, daß die Bedienung von einer möglicherweise noch weiter entfernten Stelle durch kodierte elektrische Signale erfolgen kann, wodurch sich ein wesentlicher vereinfachter mechanischer Aufbau verwirklichen läßt.

Das durch die Schließseinheit bewegbare Sperrglied kann unmittelbar als Schloßriegel ausgeführt sein. Das Sperrglied kann aber auch beispielsweise ein Verstellglied eines Riegelwerkes einer Tür sein.

Die Wirkung der elektromagnetischen Antriebe auf die Schwingungszustände wird durch die elektromagnetischen Antriebe beeinflusst. Die elektromagnetischen Antriebe werden durch die elektromagnetischen Antriebe beeinflusst. Die elektromagnetischen Antriebe werden durch die elektromagnetischen Antriebe beeinflusst.

[illegible][illegible]

Die Bewegung des Sperrschalters wird bewirkt durch die mechanischen Differenzialgetriebe sowie der Basar-  
auftrieblich.  
Die Erfindung ist es daher eine elektronische Schaltung der getragenen Getriebe.

Die Aufgabe wird erhaltungsgemäß darauf gelöst, das Spritzgut mit einem Kreuzsymbol in der Mitte

steht und daß in jedem der beiden Getriebezüge zwischen jedem Elektromotor und der Kreuznutenzahnleiste nur in einer Drehrichtung wirksame Überholkupplungen vorhanden sind.

Erkenntnisgegenstand sind für unterschiedliche Zwecke bestimmte Konstruktionsereignisse. Sie weisen zwar ein und dasselbe konstruktive Geschehen auf, unterscheiden sich aber jeweils hinsichtlich der zugrundeliegenden Motive und des ihnen dienenden Zwecks. Die verschiedenen Konstruktionsereignisse stellen ein einheitliches Merkmal dar, um die Durchbrechung der Spindel in nur einer Drehrichtung in eine hin- und hergehende Verdrehbewegung des Getrieckpaares umzusetzen.

Der Leser des Kreuzwortpuzzles bei der erschöpfenden Selbstbeobachtung bewirkt, daß der Antrieb der Spindel in nur einer Drehrichtung, d. h. ohne Ummantelung, an ihr Haltebrett des Sperrgelenkes zu einer hin- und hergehenden Bewegung des Sperrgelenkes führt. Da beide Elektromotoren über das jeweils entsprechende Getriebe mit der Kreuzspindel in Verbindung stehen, kann das Sperrglied von jedem der beiden Elektromotoren angetrieben werden. Durch die Anordnung, jeweils einer Überschlüpfung in jedem der beiden

den Geschütztes wird dabei erreicht, daß der jeweils andere, jeweils nicht tätige Elektromotor abgeschaltet wird. Deshalb kann das Spritzgieß von jedem der beiden Elektromotoren gesondert angesteuert werden, wobei es unerheblich ist, ob und in welcher Weise an dem anderen Elektromotor eine Störung aufgetreten ist.

Nach einer mechanischen Störung in dem angeordneten Getriebezweig, beispielsweise ein Bruch der Austriebswelle oder ein Lösen der Verbindung zwischen dem Elek-

[illegible]

motoren insbesondere neben der Krumenwasserröhre angeordnet sind und zwei Antriebsachsen überziehen, die mit einem auf der Krumenwasserröhre angeordneten zentralen Zahnräd in Eingriff stehen, und das die Überholkupplung jeweils zwischen einer Ausgangswelle des Elektromotors und dem zugeordneten Antriebszahnrad angeordnet ist, so daß durch die Anordnung der Elektromotoren neben der Krumenwasserröhre als auch durch die besondere Ausführung der Getriebeboxen läßt sich ein besonderer Komplex aus einem oder mehreren mit

**Beispiel:**  
Fig. 1 zeigt elektronenmikroskopische Schichtenbilder bei gegebenem Material.

Fig. 2 einen Schnitt längs der Linie II-II in Fig. 1, Fig. 3 einen Schnitt längs der Linie III-III in Fig. 2 und Fig. 4 einen Schnitt längs der Linie IV-IV in Fig. 2. Die dabei Schicht ausgebildete und zur Abkantung an einer Tür bestimmbare elektroneumatische Schließvorrichtung weist ein Gehäuse 1 mit einem Deckel 2 auf, in dem Gehäuse 1 hat ein Sperrglied 3, bsp. ein Schwere- und ein Sperr-

regel, Hauptbewegung geföhrt, in der Zeichnung ist das Sperrglied 3 in seiner aus dem Gehäuse 1 ausgefahrenen Stellung gezeigt.

Das Sperrglied 3 ist an zwei Enden, als Stangen ausgeführten Längsführung 4 geführt und trägt oben Glieder 5, die in eine Kreuzung 6 einer Kreuzungsspiindel eingelegt.

Die im Gehäuse 1 gelagerte Kreuzungsspiindel 7 ist an ihren beiden Enden mit einem zentralen Zahnrad 8 verbunden. Aufspiindel neben der Kreuzungsspiindel 7 sind zwei Elektromotoren 9, 10 angeordnet. Die Ausgängen 11 bzw. 12 der Elektromotoren 9 bzw. 10 sind jeweils über eine nur in einer Drehrichtung wirkende Überholkupplung 13 bzw. 14 mit jeweils einem Antrieb Zahnrad 15 bzw. 16 verbunden. Die beiden Antrieb Zahnrad 15, 16 stehen mit dem gemeinsamen zentralen Zahnrad 8 in Eingriff. Die wirksame Überholkupplung jeder der beiden Überholkupplungen 13, 14 ist so gewählt, daß die Überholkupplung die Antrieb Zahnrad 15 bzw. 16 nur in einer Drehrichtung überträgt. Die Drehung der Kreuzungsspiindel 7 überträgt die Drehung der Kreuzungsspiindel 7 in eine hin- und hergehende Bewegung des Sperrgliedes 3 im Gehäuse. Wenn die beiden Elektromotoren 9, 10 beispielsweise als Schrittmotoren ausgebildet sind, kann durch eine jeweils vorgegebene Anzahl von Antriebsimpulsen eine gesteuerte Bewegung des Sperrgliedes in seine übergeordnete, zurückgezogene Stellung bewirkt werden.

Für den Antrieb des Sperrgliedes 3 wird jeweils nur einer der beiden Elektromotoren, beispielsweise der Elektromotor 9, benötigt. Der jeweils andere Elektromotor, beispielsweise der Elektromotor 10, ist dann abgekoppelt, weil seine zugeordnete Überholkupplung 14 in diese Stellung nicht einleitet. Die Drehung des freien Endes des Antrieb Zahnrades 16 wird nicht auf die Ausgangswelle 12 des Elektromotors 10 übertragen. Es ist deshalb auch im Falle einer Störung gleichgültig, ob der Elektromotor 10 frei drehbar oder blockiert ist. In gleicher Weise kann das Sperrglied 3 durch den Elektromotor 10 angetrieben werden, auch wenn eine Störung im Betrieb des anderen Elektromotors 9 und seiner Energiezufuhr oder Signalübermittlung eintritt. Damit ist eine weitestgehende Redundanz der Ansteuerung und des Antriebs des Sperrgliedes 3 gegeben.

Wie man insbesondere aus Fig. 2 erkennen, sind die Achsen der Kreuzungsspiindel und der beiden Elektromotoren 9, 10 angeordnet in einer gemeinsamen Ebene ausgerichtet. Das Sperrglied 3 und seine beiden Längsführungen 4 sind angeordnet in einer zu dieser Ebene parallelen Ebene angeordnet. Nimmt man noch die Tatsache hinzu, daß die beiden Elektromotoren 9, 10 neben der Kreuzungsspiindel 7 liegen und daß die zu den beiden Elektromotoren 9, 10 gehörenden beiden Getriebezüge im wesentlichen nur aus den drei Zahnraden 8, 15 und 16 mit den eingezeichneten Überholkupplungen 13 und 14 bestehen, so ergibt sich ein besonders kompakter, platzsparender Aufbau der gesamten Schließmechanik.

Patentansprüche

1. Elektromechanische Schließmechanik für eine Wertschutzhülle insbesondere Panzerschrank- oder Tresorhülle, mit einem durch zwei Elektromotoren über jeweils gesonderte Getriebezüge bewegbaren Sperrglied, dadurch gekennzeichnet, daß das Sperrglied (3) mit einer Kreuzungsspiindel (7) in Eingriff steht und daß in jedem der beiden Ge-

triebe zwischen jedem Elektromotor (9, 10) und der Kreuzungsspiindel (7) eine nur in einer Drehrichtung wirkende Überholkupplung (13 bzw. 14) angeordnet ist.

2. Elektromechanische Schließmechanik nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Elektromotoren (9, 10) nebeneinander neben der Kreuzungsspiindel (7) angeordnet sind und zwei Antrieb Zahnrad (15 bzw. 16) zureichen, die mit einem auf der Kreuzungsspiindel (7) angeordnetem zentralen Zahnrad (8) in Eingriff stehen, und daß die Überholkupplung (13 bzw. 14) jeweils zwischen einer Ausgangswelle (11 bzw. 12) des Elektromotors (9 bzw. 10) und dem zugeordneten Antrieb Zahnrad (15 bzw. 16) angeordnet ist.

3. Elektromechanische Schließmechanik nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Achsen der Kreuzungsspiindel (7) und der beiden Elektromotoren (9, 10) angeordnet in einer gemeinsamen Ebene ausgerichtet sind und daß das Sperrglied (3) und zwei Längsführungen (4) hierfür angeordnet in einer zu dieser Ebene parallelen Ebene angeordnet sind.

Figura 2 Seite 4 Zeichnungen

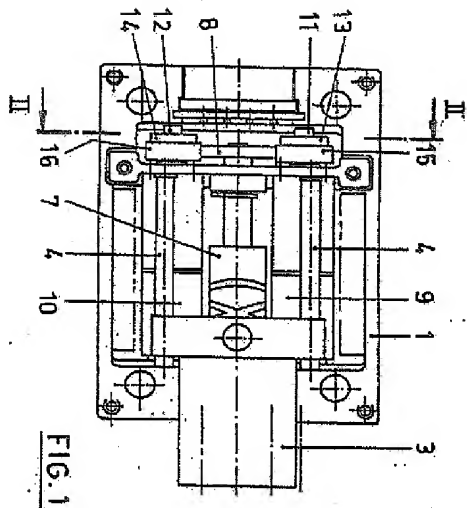


FIG. 1

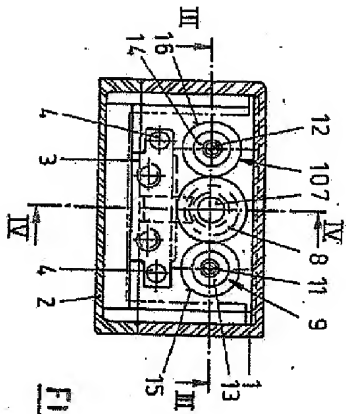


FIG. 2

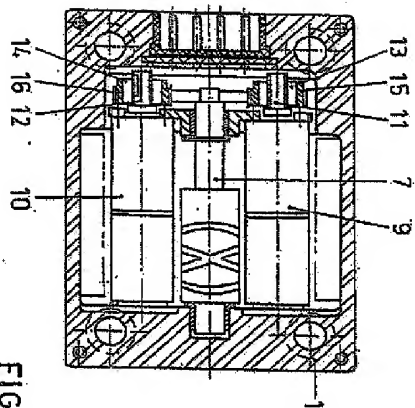


FIG. 3

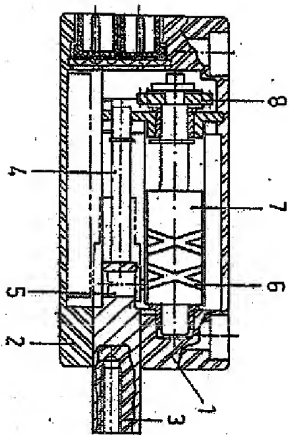


FIG. 4



① BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND  
② **Offenlegungsschrift**  
③ **DE 199 55 883 A 1**  
④ Int. Cl.  
E 05 B 65/32  
E 06 B 47/00



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARENAMT

⑤ Aktenzeichen:  
199 55 883 3  
⑥ Anmeldetag:  
20. 11. 1989  
⑦ Offenlegungstag:  
31. 5. 2001

DE 199 55 883 A 1

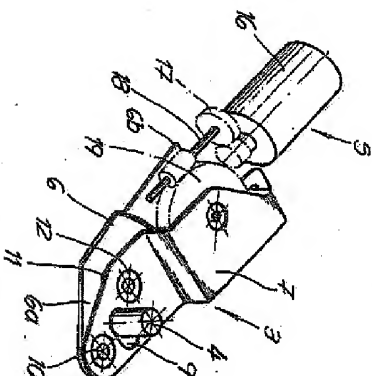
⑧ Anmelder:  
Kleber AG, 42579 Heiligenhaus, DE  
⑨ Erfinder:  
Reidemann, Uwe, 45138 Essen, DE

⑩ Vertreter:  
Andrzejewski und Kollegen, 46127 Essen

Die folgenden Angaben sind dem vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑪ Prüfungsentgelt gem. § 44 PatG ist gestrichelt

⑫ Kraftfahrzeugverschlussschluss  
⑬ Es handelt sich um einen Kraftfahrzeugverschlussschluss mit einem Türschloß und einem Servo-Schließbolzen mit einem verschiebbaren Schließbolzen, welcher die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.



# Beschreibung

DE 199 55 883 A 1

2

Die Erfindung betrifft einen Kraftfahrzeugverschlussschluss mit einem Türschloß und einem Servo-Schließbolzen mit einem verschiebbaren Schließbolzen, welcher die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Im Rahmen der Erfindung sind mit Kraftfahrzeugverschlussschlüssen für beispielsweise Kraftwagen, Lastkraftwagen oder Motorräder gemeint. Bei dem Servo-Schließbolzen handelt es sich um eine Zylinderhülse, um die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Bei Kraftfahrzeugverschlüssen der eingangs beschriebenen Art ist es üblich, daß die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Es ist auch schon versucht worden, die Zylinderhülse der Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Ferner kann man einen Kraftfahrzeugverschlussschluss der eingangs beschriebenen Art in einer Weise ausbilden, daß die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

schwierig und an eine dazu passende Fahrzeugschließung angeschlossen ist, die an einer mit dem Türschloß fest verbundenen Montageplatte schwenkbar gelagert ist, wobei die Basisschwinge an einem Antriebsmechanismus mit einem Pleuellarm angeschlossen ist, der in einem in der Schließung durch Verriegelungselemente in der Basisschwinge und ggf. an die Fahrzeugschließung angeschlossen, die durch Auswirkung eines Pleuellarmes hindurchgeführt sind, wobei die Montageplatte auf der Innenseite des Türschloßes bildet eine Pleuellarmverstellung ist. Hier setzt die Erfindung ein.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Kraftfahrzeugverschlussschluss der eingangs beschriebenen Art in einer Weise auszubilden, daß die Fahrzeugschließung in eine Entschlüsselung überführt, auf dem Schließbolzen abtastet ohne Antriebsrichtung unter Zwischenschaltung einer Basisschwinge. Das eine Ende der Basisschwinge ist von einem Befestigungspunkt befestigt, welches von der Antriebsrichtung angeordnet wird. Der Schließbolzen ist an der Basisschwinge befestigt und führt eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Diese Aufgabe löst die Erfindung bei einem getragenen Kraftfahrzeugverschlussschluss dadurch, daß der Schließbolzen unmittelbar an der Basisschwinge befestigt ist, insofern wird ein praktischer Pleuellarm entfallen, der einen Pleuellarm in einem vorgegebenen Abstand zu dem dem Pleuellarmen Schwenkarmen abgewandten Schwenkarmen und der Basisschwinge angeordnet ist. Die Erfindung geht von der Erkenntnis aus, daß sich der Schwenkarm der Basisschwinge auf der Befestigungspunkte des Schließbolzens auf der Befestigungspunkte zu entziehen lassen, daß beim Verändern der Basisschwinge der Kraftfahrzeugverschlussschluss für die Schließungselemente durch einen Schließbolzen unmittelbar an der Basisschwinge befestigt ist, daß durch die Basisschwinge eine wellenartige lineare Bewegung aus.

Weitere erfindungsgemäße Merkmale sind in den folgenden Figuren dargestellt. So ist die Erfindung vor, daß der Schließbolzen durch die Montageplatte hindurchgeführt ist und die Montageplatte an einer Pleuellarmverstellung mit einem Pleuellarm angeschlossen ist, der in einem in der Schließung durch Verriegelungselemente in der Basisschwinge und ggf. an die Fahrzeugschließung angeschlossen, die durch Auswirkung eines Pleuellarmes hindurchgeführt sind, wobei die Montageplatte auf der Innenseite des Türschloßes bildet eine Pleuellarmverstellung ist. Hier setzt die Erfindung ein.

Weiter sieht die Erfindung vor, daß die Basisschwinge von einer Pleuellarmverstellung, z. B. Pleuellarmverstellung, getragen ist, welche die Basisschwinge schwenkbar gegen die Befestigungspunkte durch, insofern ist ein Pleuellarmverstellung zwischen der Basisschwinge und dem Pleuellarmverstellung der Basisschwinge angeordnet.

[illegible]

Indohindoeuropäer beeinfl. auf den Sankhyanen 4  
beide eine Aneinanderreihung 3 einer Zwischenstellung  
über Bedingungsstellung 6, die Bedingungsstellung 6  
ist nicht themen einer Schwärzende 6 auf einer Monog-  
pliat 7 schwächer gezeichnet. Dabei erfolgt eine Verbotung  
der Bedingungsstellung 6 mit der Monogpliat 7 im Rah-  
men des Ausführensgeheißes mittels Indohindoeuropäer, die an-  
satzung ungeachtet sind. Durch diese Hindoboden und Bes-  
stigungscharakteristik aus Ausbildung in die Kaxosette geführt.  
Die Monogpliat 7 wird an einem zugehörigen The-  
bain befähigt. Im Rahmen der Bedingungs liegt es mündlich  
nach, die Monogpliat 7 um ein Kreuzzeichen ein-  
stuck zu wählen. Meistens thematisiert die Monog-  
pliat 7 genau die Aufgabe, für eine feste Verbindung zwi-  
schen der Antriebskraft 5 und der Kaxosette bzw. dem  
Thebain zu sorgen.

Die andere Schwammgasse 6b der Beckenbildungswachse 6 ist von einer Beckenbildungsgasse 6 beinseitig, welches von der Antriebsanlenkung 5 antriebslos, in der Selbstholzer 4 ist an der Beckenbildungswachse 6 beiderseitig praktisch festsitzend. Dieser ist auf dem antriebslosen Schwammgasse 6 von der Beckenbildungswachse 6 antriebslos abgewandt. Schwammgasse 6a ist der Beckenbildungswachse 6 zugewandt. Der Selbstholzer 4 ist durch die Motorschwinge 7 hintereingeklinkt. Die Motorschwinge 7 weist ein in Bewegungsrichtung der Schiebelschwinge 4 vertriebenes Langprofil für den hin- und herwegbaren Schiebholzer 4 auf. Der Selbstholzer 4 ist zwischen dem Schiebholzer 4 und einer Langprofilführung 11 der Beckenbildungsgasse 6 angetrieben.

Inskensens aus dem Fig. 1 und 3 wird deutlich, daß durch die Schwerebewegung der Reibungsschwinge 6 um ihren Schwerpunkt 10 der Kolbenoberflächenpunkt verhältnismäßig weit außerhalb des Schließbereiches liegt, es heißt, und daß durch die Folglich nur kleine Verhältnisse des großen Radius – nach dem Ausstellungsverhältnis ca. 20 mm – vollständige Schwerebewegungen werden ermöglicht; diese Bewegung (Doppelheit) ist wiederum das Schlüsselbedeutend u. zu 8 mm bis zum Erreichen der Bauteilablenkung der Führungspitze handelt wird. An dem weiteren Schwerpunkt 10 ist die Betätigungsschwinge ebenfalls um einen zugehörigen Halbhubszenen gegen Gegenstand des Halbhubs bzw. dem Schwerpunkt 10 erfolgt eine Gegenstandsfläche) verschoben. Legung des Brings um seinen Flankeneckpunkt 12, die ebenfalls als Halbhubszenen geschieht im Monomechanismus ist die Beweiskraft ausgehend von den Halbhubszenen (Schwerpunkt 10 und Führungsgraben 12), mit der Patierzentralscheibe um diese beiden Punkte schwenkbar gelagert.

[illegible]

ab Hebel 1 mit einem von der Feder 14 und dem Beilingsge-  
gend 3 masselicheligen schwammartigen Hebelvorsatz 15  
ausgebildet. Die Auftriebsbeinigung 5 weist einen Biekehrum 16  
mit Grabsche 17 und einer Abtriebsachse 18 für ein Abtriebs-  
element 19 mit dem Beilingsgegend 3 auf. Das Abtriebs-  
element 19 ist als ein mit einer Schenkel 20 auf der Abtriebs-  
achse 18 liegendes Zahnrad mit dem Beilingsgegend 3  
als ein in dem Biekehrum des Zahnrades angeordnetes Nuten-  
zahn ausgeführt. Die Beilingsgegend 6 ist oberhalb auf  
einen Mikrokontakt 20 zum Ein- und Auswechseln des Bie-  
kehrums 16.

## Patientensprüche

1. Kraftfahrzeugverschluss mit einem Fluschoff mit Dichtstoffe und Sperklein und mit einem Servo-Schaltzähler mit einem verschiebbaren Schließbolzen, welcher die Fahrzeu bei den Schließbolzen in der Schließposition umfassender Dichtstoffe aus einer Verschiebung in eine Ruckschiebung überführt, wobei

— auf den Schließzahn eine Antistehrinneung unter Zwischenschaltung einer Beilagschwinge ansetzt,

— die Beilagschwinge mit einem einen Schwingende auf einer Montierplatte schwenkbar gelagert ist und

— das andere Schwingende der Beilagschwinge von einem Beilagspiegel beaufschlagt ist, welches von der Auftriebsantriebsvorrichtung antriebar ist,

dadurch gekennzeichnet, daß der Schießbolzen (4) an der Pleiningsumwehrung (6) befestigt ist

[illegible]

plate (7) befestigten Führungszapfen (12) aufweist. 50  
5. Kraftfahrzeugüberschluß nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß der Schlößbohrern (4) zwischen dem Schwertpunkt (10) und der Langlochführung (11) der Betätigungsschwinge (9) angeordnet ist. 55

6. Konfidenzintervallvorstellung nach dem Ansatz  
 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Re-  
 sultatwert (12) in einem durch die Teilungser-  
 gebnisse (11) festgelegten Zeitpaß als Anfangs-  
 wert (13) der Bedienungsschritte (9) anwächst.  
 7. Konfidenzintervallvorstellung nach dem Ansatz  
 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Be-  
 dienungsschritte (9) von einer Phase (14), in  
 welcher das Ergebnis (12) der Bedienungss-  
 chritte (9) ständig gegen das Teilungsergebnis  
 abnimmt.  
 8. Konfidenzintervallvorstellung nach einem der Ansätze  
 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die Be-  
 dienungsschritte (9) ständig gegen das Teilungser-

angewandte (6) als Teil mit einem von der Feder (6) und dem Biegezug (9) beanspruchten Hohlbohrer (15) angeschlossen ist.

9. Kraftfahrzeug (9) bestehend aus einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Antriebseinheit (5) einen Elektromotor (44) mit Getriebe (45), gegebenenfalls Kupplung und/oder Auslasspumpe (46) mit einer Abtriebsleistung (59) mit dem Biegezug (15) ist, aktiviert.

11. Kraftfahrzeug (9) bestehend aus einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Abtriebsmoment (59) ein einseitiges Biegemoment über den Biegezug (15) auf den Abtriebsmotor (44) und den Biegezug (15) ausstrahlt.

12. Kraftfahrzeug (9) bestehend aus einem der Ansprüche 1 bis 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Abtriebsmoment (59) auf einen Kollisionskörper (29) zum Bsp. und Ausstoßen der Elastomerzylinder (16) wirkt.

Hierzu 6 Seite(n) Zeichnungen

Fig. 1

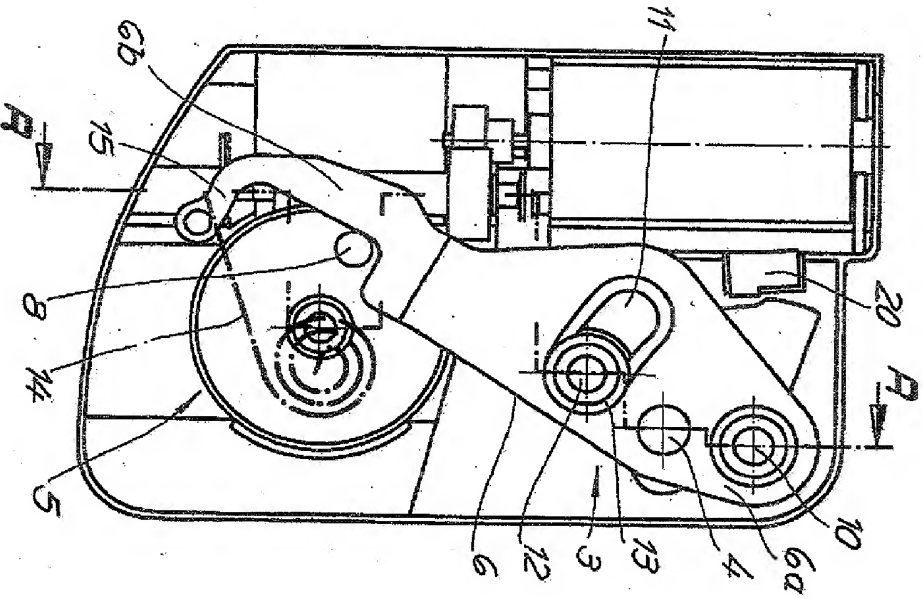
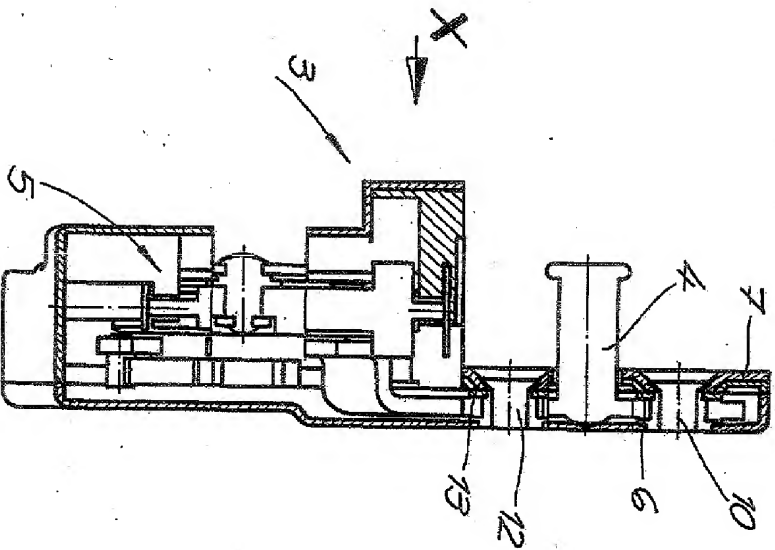
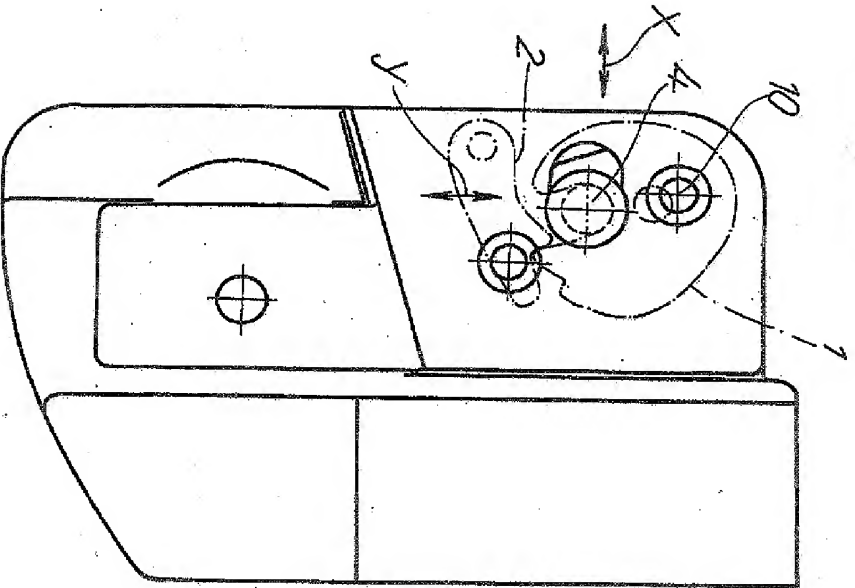


Fig. 2

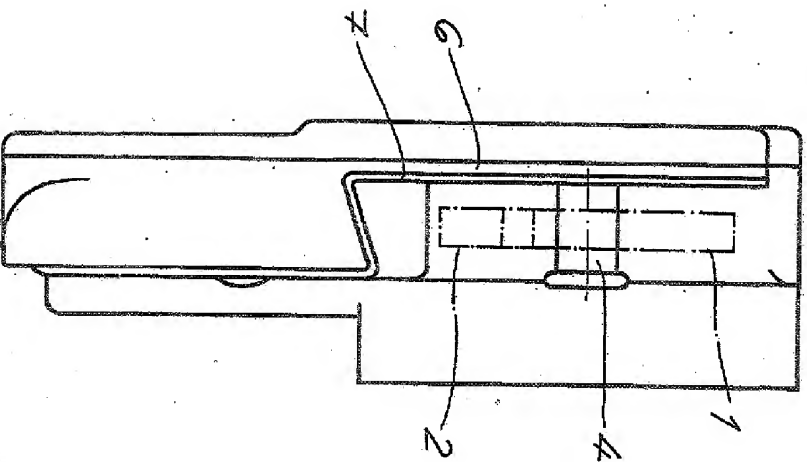


**Fig. 3**



102 822/593

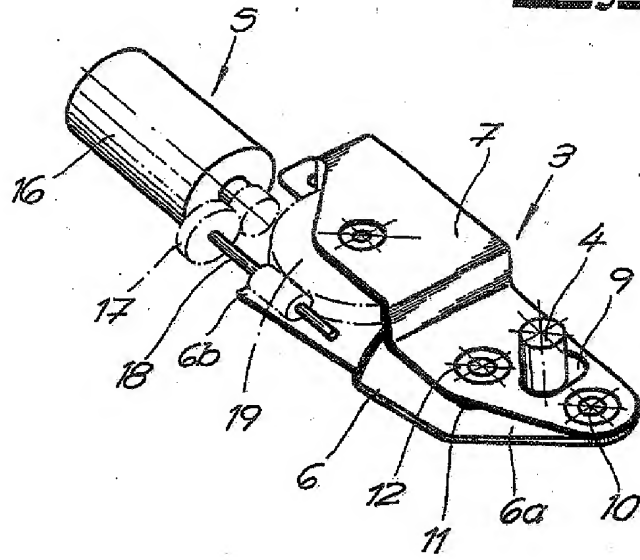
**Fig. 4**



102 822/593



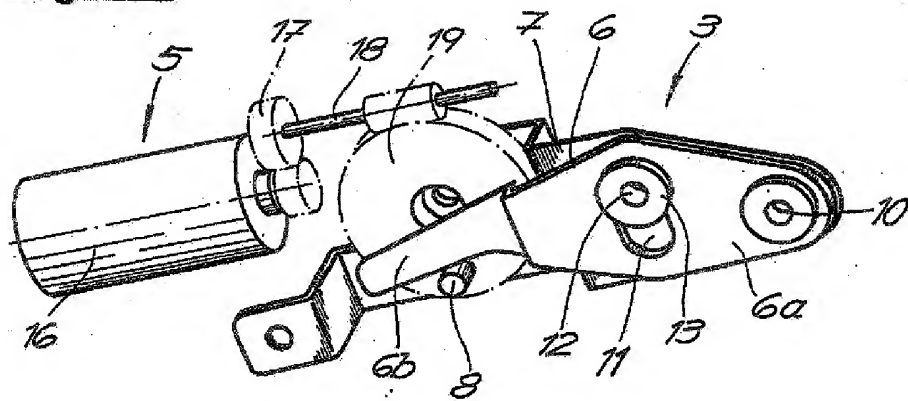
Fig. 5



Nummer: DE 199 55 883 A1  
Int. Cl.: E05 B 65/02  
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

102 022553

Fig. 6



Nummer: DE 199 55 883 A1  
Int. Cl.: E05 B 65/02  
Offenlegungstag: 31. Mai 2001

102 022553